N° 1872

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

NEUVIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1908

Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 2 juillet 1908.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DES CHEMINS DE FER ET DES VOIES DE COMMUNICATION * CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI *adopté par la Chambre des Députés, adopté avec modifications par le Sénat, concernant le* **rachat** *du réseau de la Compagnie des* **chemins de fer de l'Ouest**,

PAR M. E. AIMOND,

Député.

Messieurs,

Dans les premiers jours du mois de décembre 1906, la Chambre des Députés donnait son adhésion au projet de loi qui avait été déposé le mois précédent par le Gouvernement et qui avait pour objet d'autoriser le Ministre des Travaux publics à ouvrir la procédure du rachat à l'égard de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Il y a quelques jours, le Sénat sanctionnait à son tour par son vote le même projet de loi en le modifiant seulement sur un point de détail : il s'est ainsi écoulé un intervalle d'un peu plus de dix-huit mois entre ces deux actes du pouvoir législatif.

Ce laps de temps aura paru sans doute un peu long à quelques-uns, mais pour nous il n'aura pas été inutile.

Cette Commission est composée de MM. Léon Janet, *président;* Rabier, Bourrat, Aimond, Berthet, *vice-présidents;* Dauzon, Empereur, Mairat, Devèze, Begey, Lebrun, *secrétaires;* Régnier, Émile Cère, Théobald Foy, Paul Bignon, Deléglise, Maruéjouls, J. Thierry, Brindeau, Treignier, Goujat, Pelletan, Tassin, Paul Brousse, Pierre Baudin, Grosdidier, Vandame, Edmond Chapuis (Jura), Félix Chautemps (Savoie), Sénac, Dulau, Simonet, Périer (Saône-et-Loire).

Voir : *Sénat*, nos 428 (année 1906), 121 (année 1907) et 67 (année 1908). — *Chambre des Députés*, nos 368-486-508-1851.

Les adversaires du rachat avaient, en effet, adressé le reproche au Gouvernement et à la Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre d'avoir écourté la discussion et surpris quelque peu l'opinion par la rapidité avec laquelle le projet avait été étudié, rapporté et discuté.

Ils avaient affirmé en premier lieu qu'une affaire de cette importance aurait dû être précédée d'une enquête approfondie, notamment auprès des Chambres de commerce et c'est pour traduire ce sentiment qu'ils avaient présenté, au début de la discussion, une motion préjudicielle que la Chambre avait du reste repoussée à une forte majorité. Ils s'étaient rabattus ensuite sur une autre motion du même genre, qui consistait à subordonner l'examen du projet de rachat que lorsque les voies et moyens qui seraient ultérieurement proposés pour l'organisation définitive du réseau nouveau auraient été formulés dans un projet de loi.

Cette motion n'avait pas eu, du reste, un sort plus heureux que la première.

Malgré cela, les adversaires du rachat n'en avaient pas moins persisté à prétendre, devant l'opinion publique, que le projet voté par la Chambre, était un projet hâtivement conçu, mal étudié, et qui allait à l'encontre de tous les intérêts dont il paraissait prendre la défense. Ils ajoutaient que le véritable examen et la véritable discussion allaient seulement commencer devant la Haute Assemblée, et que de cet examen et de cette discussion résulterait la preuve évidente des soi-disant erreurs commises à la Chambre, soit au point de vue financier, soit au point de vue économique.

La Commission des chemins de fer du Sénat, sans doute émue de ces protestations, s'assigna comme tâche de pousser à fond l'étude du projet voté par la Chambre, de ne rien négliger pour éclairer tous les points qui pouvaient encore rester obscurs, et de rechercher toutes les conséquences économiques, sociales et financières qui pourraient résulter de l'adoption de ce projet.

Bien plus, cette enquête préliminaire que la Chambre avait jugée superflue, la Commission du Sénat l'ouvrit toute grande : les Chambres de commerce qui le voulurent furent entendues ; il en fut de même des groupements industriels et commerciaux qui en exprimèrent le désir ; enfin, les hommes que leur compétence particulière désignait comme pouvant donner utilement leur avis dans une question aussi délicate, furent invités à venir exposer leurs vues devant la Commission sénatoriale.

Cette Commission alla plus loin encore : elle admit les représentants de la Compagnie elle-même à venir contester devant elle les

chiffres et les documents versés au débat par le Gouvernement et par le contrôle de l'État; elle établit de cette façon entre les deux parties un dialogue qui devait amener naturellement des précisions telles qu'on a pu dire avec raison que la lumière la plus complète a été faite sur tous les points d'une question qui passionne quelque peu l'opinion publique.

La Commission des finances du Sénat fut, à son tour, saisie de tous les documents de l'enquête et elle porta ses investigations sur les questions financières qui constituent la partie peut-être la plus essentielle du projet.

C'est dans ces conditions que la question du rachat de l'Ouest vint à la barre de la Haute-Assemblée, c'est-à-dire sous la forme d'un rapport de sa Commission des travaux publics et des chemins de fer et d'un avis fortement motivé de sa Commission des finances.

Que dire maintenant de la discussion publique qui eut lieu au Sénat? M. le Président du Conseil lui-même l'a caractérisée justement d'un mot lorsque, dans son discours, il déclara que cette discussion avait revêtu un éclat tout particulier et quand il ajoutait que son appréciation ne s'appliquait pas seulement aux orateurs du Gouvernement.

Et cependant, à quoi ont donc abouti ces longues et minutieuses enquêtes préalables et cette brillante discussion publique, si ce n'est à la confirmation pure et simple des conclusions que la Commission de la Chambre avait présentées, soutenues et fait aboutir?

Aujourd'hui ce projet nous revient, adopté par le Sénat, avec une simple modification de détail que nous examinerons plus loin; n'avons-nous pas le droit de constater que les reproches qui ont pu être adressés à la Commission de la Chambre et à son rapporteur, lorsqu'il y a dix-huit mois ils avaient fait diligence pour vous apporter des conclusions qu'elle pensait sérieusement et mûrement étudiées, ne reposaient sur aucune base et se trouvent ainsi complètement réfutées par l'expérience elle-même.

Ces considérations rétrospectives n'étaient pas inutiles avant de passer à l'examen de la situation de fait qui résulte des votes de la Chambre et du Sénat.

I

Il nous faut tout d'abord dissiper les équivoques qui ont pesé jusqu'à présent sur toute cette question du rachat de la Compagnie de l'Ouest.

On paraît croire en effet, et nous devons reconnaître qu'un trop grand nombre d'orateurs ont contribué à propager cette première erreur, que le vote du rachat d'un chemin de fer a été pour le Parlement l'occasion d'inscrire dans notre législation un droit nouveau ; or, il n'en est rien.

Le vote du rachat de l'Ouest ne donne pas au Ministre des Travaux publics un pouvoir de plus : ce pouvoir, ce droit, il l'avait avant le projet actuel, comme il l'a depuis longtemps à l'égard de toutes les Compagnies de chemin de fer; ce droit en effet est inscrit en toutes lettres dans les contrats de concession, et aucune clause, à l'exception d'une clause de délai, n'empêche le pouvoir exécutif, sous sa responsabilité bien entendu, de l'exercer quand il le juge à propos.

Ainsi donc, si demain un Ministre des Travaux publics mettait en mouvement la clause de rachat inscrite dans la concession de la Compagnie du Nord, par exemple, il n'excéderait pas les pouvoirs que lui confère la loi, et son acte, au point de vue de la Compagnie, ne serait pas le moins du monde un acte frappé de nullité; le Ministre en question aurait, par contre, à répondre devant le pouvoir législatif de l'opportunité de son acte et la responsabilité ministérielle produirait, dans ce cas, tous les effets qu'elle doit produire.

La Chambre et le Sénat, en décidant par l'article premier que « *le Ministre des Travaux publics est autorisé à procéder au rachat à l'égard de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* », n'ont donc pas créé un droit nouveau ; ces assemblées ont simplement affirmé que le moment était venu pour le pouvoir exécutif d'exercer un acte de sa fonction, prévu dans les concessions, et qu'à cet acte elles donnaient par avance leur approbation.

Une autre erreur consisterait à prétendre, du moins aujourd'hui, que le vote du projet par les deux Chambres implique par cela même l'exploitation directe par l'État du réseau racheté.

Sans doute, dans les majorités qui ont voté le rachat de l'Ouest, se rencontrent, en grand nombre, ceux dont le vote est acquis d'avance à l'exploitation directe par l'État, et même à la doctrine qui consiste à remettre successivement entre les mains de l'État la

gérence des moyens de transport en commun et, en particulier, celle des transports par chemin de fer.

En ce qui concerne l'exploitation directe par l'État du réseau racheté, le Gouvernement s'est montré particulièrement favorable à cette thèse et n'a pas caché qu'il n'en accepterait pas d'autre.

Il serait prématuré cependant d'affirmer que cette question est d'ores et déjà tranchée ; la meilleure preuve que nous puissions en donner se trouve précisément dans le projet de loi lui-même, c'est-à-dire dans le premier paragraphe de l'article 2 qui est ainsi conçu : « *Il sera statué par une loi spéciale sur l'organisation et l'administration du réseau.* »

Ainsi donc, jusqu'à ce que les deux Chambres se soient mises d'accord sur cette loi d'organisation définitive, il est inexact de prétendre que le Parlement ait admis la doctrine et l'exploitation directe des chemins de fer par l'État.

Précisément le Gouvernement a déposé sur le bureau de la Chambre ce projet de loi d'organisation ; la Commission des travaux publics et des chemins de fer l'a discuté; un rapporteur a été désigné et le rapport a été distribué.

Si on compare le texte adopté par la Commission avec celui qui avait été proposé par le Gouvernement on aperçoit immédiatement des différences essentielles et profondes qui ne sont pas seulement des différences de rédaction mais surtout des différences de doctrine.

Il serait puéril de se le dissimuler : la discussion de ce projet n'ira pas toute seule : cette discussion, qu'on le veuille ou non, mettra aux prises les partisans de doctrines fort opposées.

Les uns, étatistes avant tout, défendront la thèse de l'exploitation directe par l'État, telle qu'elle se pratique en Prusse par exemple.

Les autres essayeront non pas de reconstituer le monopole qui a été détruit, mais d'établir des sociétés fermières sur lesquelles l'État aurait un pouvoir de contrôle beaucoup plus étendu et beaucoup plus efficace que celui qu'il détient aujourd'hui à l'égard des Compagnies actuelles.

D'autres encore défendront une doctrine intermédiaire ; ils feront observer que la Banque de France, par exemple, n'est ni une banque d'État proprement dite, ni une banque privée au sens précis du mot, mais qu'elle constitue un établissement intermédiaire qui tire précisément sa force et sa prospérité de ce fait qu'elle met en pratique les avantages que lui confère l'investiture de l'État avec la liberté relative de ses mouvements en matière commerciale, liberté qu'elle tient de son statut personnel et privé. Ceux-là diront que c'est peut-être dans

cette voie qu'il faut chercher la solution de la question de l'exploitation future de nos chemins de fer.

Ils feront valoir que dans dix ou quinze années la question se posera avec une singulière acuité devant l'opinion publique, puisque les Compagnies actuelles se trouveront singulièrement gênées pour trouver à un taux convenable l'argent nécessaire à leurs travaux complémentaires et de premier établissement et cela en raison du peu de temps qui leur restera pour opérer l'amortissement de leurs emprunts.

Ils ajouteront que le rachat de l'Ouest est une occasion pour tenter l'expérience d'une *régie intéressée* analogue à celle que la ville de Paris vient de faire en refusant de renouveler le monopole de la Compagnie du gaz, et en se refusant également de se charger de la régie directe.

On voit donc, par ce qui précède, que l'époque prévue par l'article 2 du projet de rachat, c'est-à-dire l'époque où une loi spéciale aura organisé l'administration définitive du réseau, n'est pas encore proche : il faudra, en effet, que l'accord se réalise, sur un système, non seulement dans chaque Assemblée, mais encore entre les deux Assemblées, ce qui n'est pas peu dire.

Au surplus le Gouvernement ne s'est fait aucune illusion à ce sujet, il l'a par avance annoncé au Sénat et c'est pour cette raison surtout qu'il avait introduit de lui-même, au cours de la discussion du projet actuel à la Chambre, un paragraphe additionnel à l'article 2, paragraphe qui était ainsi conçu :

« *Pour la période à courir du jour de la notification du rachat à celui de la promulgation de cette loi spéciale, les conditions provisoires d'exploitation seront déterminées par un décret.* »

Cet alinéa fut voté tel quel par la Chambre et avant d'examiner la modification que le Sénat a apportée à cette rédaction, il est nécessaire de rechercher ce que pourra être cette *période transitoire* qui s'écoulera entre le vote du projet actuel et la loi spéciale d'*organisation définitive* qui est encore sur le chantier.

II

Sur ce point, M. le Ministre des Travaux publics s'est expliqué à propos de l'amendement Lintilhac qui proposait de ne notifier le rachat à la Compagnie de l'Ouest que lorsque la loi définitive d'orgauisation aurait été promulguée.

Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ici les paroles mêmes du Ministre.

« L'amendement de M. Lintilhac aurait cet effet que le vote de principe émis dans l'article premier et décidant le rachat du réseau de l'Ouest serait subordonné, pour son exécution, au vote du régime définitif de l'autonomie. C'est-à-dire, Messieurs, qu'il s'écoulerait des mois — peut-être davantage — dans tous les cas une très longue période, au cours de laquelle le Gouvernement serait dans l'impossibilité de notifier le rachat à la Compagnie. Et vous auriez ainsi la la situation d'une Compagnie rachetée en vertu d'un vote formel du Parlement, mais contre laquelle le Gouvernement ne pourrait exercer le rachat, malgré les circonstances, même les plus graves, et malgré tous les incidents qui pourraient se produire et dont quelques-uns risqueraient d'être défavorables à l'intérêt général. (*Très bien! très bien!*)

« Ne puis-je pas ajouter, sans soulever de protestations, que cette situation serait également impossible pour la Compagnie de l'Ouest?

« Que nous a-t-on dit à la tribune, quand nous avons reproché à cette Compagnie de ne pas faire les travaux nécessaires? On a répondu que la menace du rachat gênait son exploitation. Mais, Messieurs, qu'en serait-il demain? La Compagnie de l'Ouest ne serait plus en présence d'une menace de rachat; elle aurait à compter avec une mesure de rachat votée par le Parlement. Que ferait-elle, par exemple, au point de vue du matériel roulant et des approvisionnements? S'il y a eu, au cours du débat, des divergences sur l'étendue du gage du Gouvernement contre la Compagnie de l'Ouest, il y a une certitude, qui a réuni tous les orateurs: c'est que, incontestablement, le Gouvernement a, pour garantir sa créance, le matériel roulant et les approvisionnements. La tentation ne serait-elle pas trop forte pour la Compagnie de l'Ouest, de ne pas procéder, ou à des approvisionnements, ou à des acquisitions du matériel roulant, dont elle ne retirerait aucun bénéfice, puisque les sommes dépensées à cet effet viendrait en diminution de sa dette?

« Je demande aussi quelle serait la situation du public. Il y a quelques jours, quand j'étais à cette tribune, un des sénateurs de la région intéressée, l'honorable M. Tillaye, me faisait observer que la situation la plus fâcheuse pour les populations serait celle du régime transitoire. Or, l'amendement de M. Lintilhac aurait pour effet de créer un état provisoire pour une durée tout à fait indéterminée. Au cours de cette période, les populations se trouveraient dans une situation véritablement regrettable. Si elles s'adressaient au Gouvernement, le réseau d'État déclarerait qu'il n'est que théoriquement

investi. Si elles s'adressaient à la Compagnie de l'Ouest, celle-ci répondrait qu'elle est théoriquement dépossédée.

« Quelle autorité aurait d'ailleurs cette Compagnie à l'égard de son personnel ? »

La Commission est en complet accord avec le Gouvernement sur ce point qu'il y a lieu de réduire au minimum les inconvénients graves de la période transitoire.

La question, en effet, est des plus sérieuses.

Comment la Compagnie de l'Ouest, qui est dès aujourd'hui théoriquement rachetée, pourra-t-elle dans des conditions aussi précaires et aussi provisoires administrer son réseau ? L'État ne va-t-il pas assumer, indirectement sans doute, la responsabilité de tous les désordres, de tous les accidents, de tous les désastres qu'entraîne ce régime incertain et bâtard ?

N'oublions pas que les incidents de la gare Saint-Lazare, l'année dernière, n'ont pas eu lieu en été ou à l'autonme, c'est-à-dire à l'époque où le trafic voyageurs et marchandises est le plus intense, mais au mois de décembre, c'est-à-dire à l'époque où le matériel fixe comme le matériel roulant se ressentaient le plus de l'effort exceptionnel qu'on leur avait demandé pendant les mois précédents et que le personnel, surmené pendant la même période, subissait fatalement les conséquences de ce surmenage.

On peut se demander, dans ces conditions, s'il n'est pas de nécessité publique de hâter la solution pour éviter que le rachat, s'il était opéré à la fin de l'année, coïncidât avec des événements analogues à ceux que nous avons eu à déplorer l'année dernière. Le Gouvernement a sans nul doute obéi à ce sentiment en rédigeant le second paragraphe de l'article 2 qui lui donnerait, dans sa pensée, les moyens nécessaires de traverser sans trop de difficultés cette période transitoire et en demandant des crédits qui ont leur point de départ au 1er juillet de cette année.

La Commission s'est demandée naturellement si ces moyens seraient efficaces.

III

Que va-t-il se passer en effet ?

C'est le Gouvernement lui-même qui nous le dit par la bouche de M. le Ministre des Travaux publics parlant à la tribune du Sénat.

« M. Flaissières demande s'il est dans le droit du Gouvernement de notifier immédiatement, au lendemain de la promulgation de la

loi, le rachat à la compagnie de l'Ouest. Oui, le droit absolu du Gouvernement est incontestable. Mais il importe peu qu'un droit s'affirme théoriquement, s'il n'est pas accompagné de moyens pratiques.

« La pire des choses à coup sûr serait de notifier le rachat à la compagnie de l'Ouest, si le Gouvernement n'avait pas la possibilité de prendre à son tour, au compte du réseau de l'État, l'exploitation du réseau racheté.

« Donc, même si l'article 2 était voté dans les conditions où il a été présenté par le Gouvernement, si le paragraphe 2 était maintenu tel qu'il a été soumis aux délibérations du Sénat, *le Gouvernement serait dans l'impossibilité de notifier le rachat à la compagnie de l'Ouest avant d'avoir obtenu du Parlement les crédits nécessaires pour le payement de l'annuité du rachat et des travaux.* »

Ainsi donc, le Gouvernement ne pourra notifier le rachat à la Compagnie que lorsqu'il aura obtenu du Parlement les crédits nécessaires, toute autre procédure serait du reste impossible, ce qui revient à dire que l'opération du rachat ne pourra être réalisée que quand la Chambre et le Sénat auront conclu l'accord nécessaire, non pas seulement sur les termes du projet actuel (lequel deviendra demain une loi, puisque ce projet n'aura plus besoin d'un nouvel examen du Sénat si la Chambre adopte les conclusions de sa Commission), mais surtout sur les trois articles du projet de loi réglant *les conditions provisoires d'exploitation, après rachat, du réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*

Ce projet de loi fait l'objet d'un rapport spécial de M. Régnier : il contient des dispositions d'ordre administratif et d'ordre financier et ce n'est pas la Commission des travaux publics qui retardera son adoption puisque ce projet, déposé le 30 juin dernier, était adopté par elle dans sa séance du 1er juillet, c'est-à-dire le lendemain même.

Bien plus, la Commission a tenu à préciser ses intentions en repoussant une proposition qui avait été faite par un de ses membres de réduire les crédits demandés pour l'exploitation provisoire, et qui invoquait cette considération que le Sénat n'aurait peut être pas voté avant la fin de l'année le projet de loi relatif à l'organisation provisoire du réseau racheté.

La Commission a pensé qu'elle ne pouvait, à aucun degré, pas plus que le Gouvernement, prendre la responsabilité du moindre retard, et elle a fait tous ses efforts pour que les projets, déposés le 30 juin, examinés et adoptés par elle le 1er juillet, vinssent en discussion le 8 du même mois, donnant ainsi la preuve matérielle qu'il est possible d'aboutir, avec un peu de bonne volonté, avant la séparation des Chambres.

IV

On a soulevé la question de savoir si des difficultés ne naîtraient pas du fait que le Sénat avait substitué au mot *décret* le mot *loi* dans le second paragraphe de l'article 2.

A notre opinion le Sénat n'a fait autre chose que de traduire dans un texte la nécessité légale qui serait apparue dans l'application; c'est ce que M. le Ministre des Finances avait justement fait remarquer au cours de la discussion lorsqu'il disait :

« M. le Ministre des Finances. — Messieurs, au nom du Gouvernement, je veux exposer les raisons pour lesquelles le Gouvernement accepte le texte ainsi arrêté. Ce texte, d'ailleurs, ne fait que présenter en des termes meilleurs, ce qui était contenu implicitement dans l'article.

« Il va de soi que, lorsque le Gouvernement a accepté cette seconde partie de l'article 2 — qui n'était pas dans le projet primitif — à la suite de la discussion, devant la Commission il n'a jamais entendu méconnaître le droit de contrôle du Parlement en matière financière, il n'a jamais entendu s'arroger ce pouvoir, qui serait un pouvoir exorbitant, d'ouvrir des crédits par décret.

« M. Maurice Rouvier. — Très bien !

« M. le Ministre des Finances. — J'ai même, dans le discours que j'ai prononcé pour défendre l'ensemble du projet de loi, indiqué que, quelles que fussent les mesures inscrites dans la loi, les crédits pour travaux engagés devaient, dans tous les cas, être accordés par une loi.

« M. Charles Riou. — Cela va sans dire.

« M. le Ministre des Finances... que c'était également une loi, une loi de crédit, entendons-nous bien sur ce point, une loi financière qui devait accorder les crédits nécessaires pour payer à la Compagnie, dans le régime de l'exploitation provisoire, l'annuité de rachat.

« La Commission nous demande de dire que toutes les mesures financières qui devront intervenir — précisons bien ce point — et les conditions générales d'administration, sans faire cependant préciser par loi — ce qui serait impossible — les détails de l'administration...

« M. le Rapporteur de la Commission des chemins de fer. — Bien entendu !

« M. le Ministre... la Commission, dis-je, demande en substance

que toutes les mesures financières soient arrêtées par la loi. Cela est d'autant plus rationnel que, s'il n'y avait pas l'article 2 — ce qui pourrait se concevoir — ce que l'on nous propose se produirait naturellement, parce que ce serait le résultat du jeu des lois de ce pays. Dans ces conditions, nous ne faisons nulle difficulté d'accepter un texte qui n'est, en somme, qu'une rédaction meilleure que celle que nous avions proposée. »

La juxtaposition des deux textes suffira pour apporter la preuve qu'il n'y a pas d'autre modification apportée au texte de la Chambre que celle indiquée par M. le Ministre de Finances.

Ancien article premier.	*Nouvel article premier.*
Le Ministre des Travaux publics est autorisé à procéder au rachat à l'égard de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	Conforme.
Ancien article 2.	*Nouvel article* 2.
Il sera statué par une loi spéciale sur l'organisation et l'administration du réseau ainsi que sur les mesures financières à prendre pour pourvoir aux dépenses qu'entraîneront le rachat et l'exploitation du réseau racheté.	Il sera statué par une loi spéciale sur l'organisation et l'administration du réseau.
Pour la période à courir du jour de la notification du rachat à celui de la promulgation de cette loi spéciale, les conditions provisoires d'exploitation seront déterminées par un décret.	Les mesures financières destinées à pourvoir aux dépenses de toute nature qu'entraîneront le rachat et l'exploitation du réseau jusqu'au jour de la promulgation de cette loi spéciale, ainsi que les conditions générales d'administration provisoire, seront déterminées par une loi.

C'est après avoir examiné attentivement tous les points que nous venons de résumer que la Commission des travaux publics et des chemins de fer propose à la Chambre de ratifier le texte adopté par le Sénat.



PROJET DE LOI

Article premier.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à procéder au rachat à l'égard de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 2.

Il sera statué par une loi spéciale sur l'organisation et l'administration du réseau.

Les mesures financières destinées à pourvoir aux dépenses de toute nature qu'entraîneront le rachat et l'exploitation du réseau jusqu'au jour de la promulgation de cette loi spéciale, ainsi que les conditions générales d'administration provisoire, seront déterminées par une loi.

Paris. — MOTTEROZ et MARTINET, imprimeurs de la Chambre des Députés, 7, rue Saint-Benoît.